trinstitution@gmail.com

www.TamilRi.com

SAGARMALA

REPORT BY TRI

INGERSOL SELVARAJ

NORWAY

சாகர்மாலா எனும் சவமாலை திட்டம்

SAGARMALA
PORT-LED PROSPERITY

நிலங்கள் பிடுங்கப்படும்! வளங்கள் சூறையாடப்படும்!

எல்லைகள் ராணுவமயமாகும்! தமிழகமே அழிக்கப்படும்!

தமிழ்நாட்டில் தொடர்ச்சியாக பின் வரும் நிகழ்வுகள் செய்தியாக வந்து கொண்டிருக்கிறது.

- கலங்கரை விளக்கம் முதல் பட்டினப்பாக்கம் வரை மீனவ குடியிருப்புகள் அகற்ற மாநகராட்சி நோட்டிஸ் (மார்ச் 18, 2015).
- கதிராமங்கலம், நெடுவாசல், நன்னிலம் போன்ற இடங்களில் மீத்தேன், ஷெல் வாயு எடுப்பதிற்க்கான நடவடிக்கை.
- BIMSTIC NSA கூட்டம் டெல்லியில் மார்ச்21, 2017ல் நடந்தது. தனுஷ்கோடியில் புதிய நெடுஞ்சாலை பிரதமர் மோடி திறந்தது வைக்கிறார் ஜூலை 27, 2017.
- தனுஷ்கோடி வாழதகுதியான இடமா? உயர்நீதிமன்ற நீதிபதிகள் குழு ஆய்வு செப்டம்பர் 8, 2017.
- இலங்கை கடலோர காவல்படை தமிழக மீனவர்கள் மீது தாக்குதல்.
- அதானிக்கு ஆஸ்திரேலியாவில் நிலக்கரி சுரங்கம் தொடர்பான வர்த்தக சுற்றுபயணம் மோடி மேற்கொண்டது.
- நல்லதண்ணி ஓடை குப்பம் எந்த முன் அறிவிப்பும் இன்றி முற்றிலுமாக அகற்றம்.
- சில தமிழக கடலோர நெடுஞ்சாலை பகுதியில் போர்விமானங்கள் இறங்க அனுமதி வழங்கப்பட்டது.
- பிரதமர் மோடி பிலிப்பைன்ஸில் சர்வதேச நெல் ஆராய்ச்சி மையம்திறந்து வைத்தல், அதன் நடுவண் மையம் வாரணாசியில் அமைய உள்ளது, நவம்பர் 14, 2017.
- ஈழம் முதல் ரோஹிங்கியா வரை அனைத்திற்கும் BIMSTEC சாகர்மாலா திட்டத்திற்கும் தொடர்புள்ளது.

சாகர்மாலா திட்டம் - ஒரு விளக்கம்.

தமிழகம் எல்லா வளங்களும் நிறைந்த அழகிய விவசாய மாநிலம். இங்கு விவசாயம் செய்தும், மீன் பிடித்தும், தொழில் செய்தும் மக்கள் தன்னிறைவோடும் சுயமரியாதையோடு வாழ்ந்து வருகின்றனர். விவசாயிகளையும் மீனவர்களையும், உழைத்து வாழும் மக்களையும் குறி வைத்து அவர்களின் வாழ்வாதாரங்களை நிர்மூலமாக்கும் திட்டம் தான் **சாகர்மாலா** திட்டம்...

சாகர்மாலா திட்டம் - என்றால் என்ன ?

பலருக்கு இத்திட்டம் என்பது கடல்வழி தளங்களை மேம்படுத்துவது என மட்டுமே தெரியும் ஆனால் இது ஒரு பெரிய திட்டமாகும், இத்திட்டத்தின் கீழ் மொத்தம் 415 பிரிவு திட்டங்கள் வருகிறது.

சாகர்மாலா திட்டம் அதாவது கடல்மாலைத் திட்டம் எனும் நாசகார திட்டம் இந்திய ஒன்றியத்திலேயே மிகப்பெரிய செலவில் வரவுள்ள திட்டமாகும். அதாவது 8 லட்சம் கோடி நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. (*அதாவது ஒவ்வொரு இந்தியக் குடிமகனிடம் இருந்தும் ரூ.6400 இந்த திட்டத்திற்கு போகிறது*). இது 2003 ல் வாஜ்பாய் பா.ஜ.க அரசால் பெரிதாக வெளியே தெரியாமல் தொடங்கப்பட்டு மன்மோகன் காங்கிரஸ் அரசால் மறைமுகமாக நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு இன்று பா.ஜ.க அரசால் முக்கிய கட்டத்திற்கு வந்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு மேற்கண்ட கட்சிகளுடன் கூட்டணி வைத்திருந்த அனைத்து கட்சிகளும் இணைந்தே இருந்தனர்.

சாகர் மாலா அமல்படுத்த சாகர் மாலா வளர்ச்சிக் கம்பெனியாக உருவாக்கப்பட்டு அதற்கு நாடாளுமன்றம் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு பின்னர், அது இந்தியக் கம்பெனிச் சட்டத்தின் கீழ் பதியப்பட்டுள்ளது. சாகர் மாலா கம்பெனி, இந்த திட்டத்திற்கான நிதியை முக்கியமாக அரசிடமிருந்தும் பன்னாட்டு நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்தும் திரட்டப்படுகிறது.

இந்திய ஒன்றியத்தில் 7500 கிமீ நீளமுள்ள கடற்கரையையும் 14, 500 கிமீ நீளமுள்ள உள்நாட்டு நீர் வழிகளையும் தொழில்

வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப சரக்கு போக்குவரத்திற்கானதாக மட்டும் முழுமையாக மாற்றுவதே திட்டத்தின் முதன்மையான நோக்கமாகும். அதில் முக்கியமாக ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக்கு தேவையான 12 பெரியதுறைமுகம், 142 சிறிய துறைமுகங்கள்/விரிவாக்கமும் ஒவ்வொரு 200 கிமீ இடைவெளியில் அமைப்பது, மற்றும் 1208 தீவுகளை தனியாரிடம் ஒப்படைத்து நவீனபடுத்துவது. தீவுகளையும், துறைமுகங்களை நாட்டின் உள்பகுதிகளில் இருந்து சாலை, ரயில், ஆற்றுவழி, மற்றும் குழாய் வழியாக இணைப்பது என்று இந்த திட்டத்தில் வரையருக்கபட்டிருக்கிறது.

மற்றும் 12 கடற்கரை SMART CITIES அமைத்தல் என திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. (இதன் பாதிப்பாக தமிழ்நாட்டின் பூர்வகுடி விவசாய மக்கள் வெளியேற்றபட்டு தொழில் முனையும் வட இந்தியர்கள் குடியேற்றுதல் நடைபெறும்)

இந்த திட்டத்தில் எதை ஏற்றுமதி செய்து எதை இறக்குமதி செய்யபோகிறார்கள் என்று பார்த்தால், நமது இயற்கை வளங்களை முழுவதும் ஏற்றுமதி செய்யப்படும் அதே நேரத்தில் MAKE IN INDIA போன்ற தொழிற்சாலைகள் இறக்குமதி செய்யப்படும்.

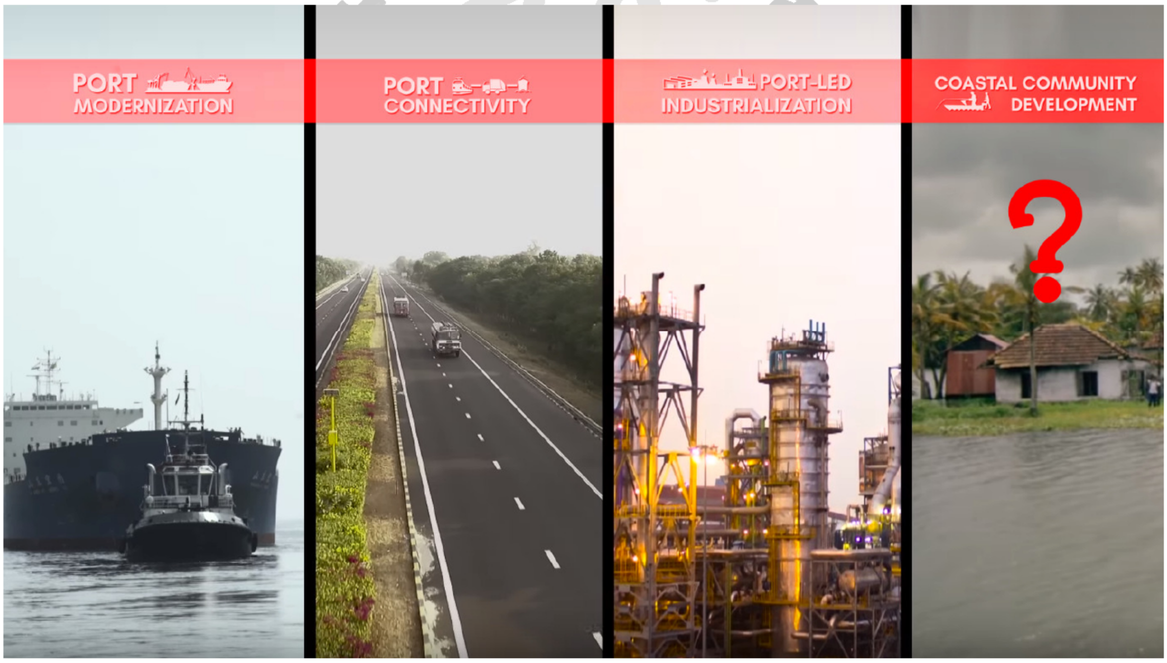
இயற்கை எரிவாயு, பெட்ரோலியம் பொருள்கள், நிலக்கரி மீத்தேன், ஷெல் எரிவாயு, ஹைட்ரோ கார்பன், இரும்பு, சிமெண்ட், தோல், ஆடைகள், காலணிகள், தானியங்கி வாகனகளுக்கான உதிரிபாகங்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு தமிழகம் முழுவதும் சூறையாடப்படும்.

இதன் நீட்சியாக அமைய போகும் தொழிற்ச்சாலைகளான பெட்ரோலியம் சுத்தகரிப்பு, தோல் பதனிடுதல், உணவு பதனிடுதல், கப்பல் கட்டமைப்பு, மீன்பிடிக்கும் தொழிற்சாலைகள், எலக்ட்ரானிக் பாகங்கள் உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் என இத்திட்டத்தின் நான்கு பெரும் பிரிவின் கீழ் மொத்தம் 415 பிரிவு திட்டங்கள் வருகிறது. அதனை கீழ் உள்ள அட்டவணையில் காணலாம்

CEZ	Probable districts	Port	Potential industries	Other sample projects
Mannar – Tamil Nadu	Kanniyakumari, Tirunelveli, Thoothukudi	Tuticorin	Apparel, Refining	Enayam port, Expressway to Enayam, Road to Hare island, container berth at Tuticorin
Poompuhar – Tamil Nadu	Cuddalore, Perambalur, Ariyalur, Tiruchirappallu, Thanjavur, Thiruvarur, Nagapattinam	Cuddalore	Leather processing, Power	Sirkazhi/Cuddalore port, Road connectivity to Cuddalore port
VCIC South – Tamil Nadu	Thiruvallur, Chennai, Kancheepuram	Chennai, Ennore and Katupalli	Steel, Petrochemicals, Electronics, Shipbuilding	LNG import terminal, Rail link to KPL, MLT-2 at Ennore

சாகர்மாலா திட்டத்தின் நான்கு பெரும் பிரிவுகள்

1. துறைமுகங்களை நவீனமையமாக்கல் - PORT MODERNIZATION
2. துறைமுகம் இணைப்பு விரிவாக்கம் CONNECTIVITY ENHANCEMENT
3. துறைமுகங்களை இணைக்கப்பட்ட தொழில்மையமாக்கம் PORT-LINKED INDUSTRIALIZATION
4. கடற்கரையோர சமூகங்களை வளர்ச்சிபடுத்துதல் COASTAL COMMUNITY DEVELOPMENT

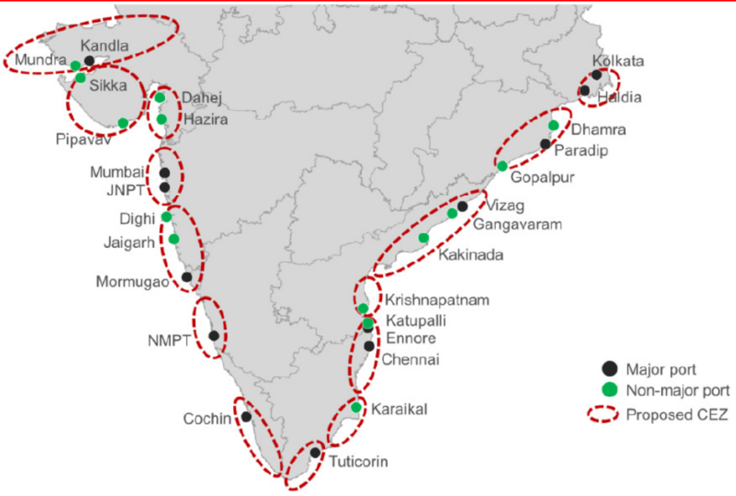


1. PORT MODERNIZATION (துறைமுகங்களை நவீனமையமாக்கல்)

சரக்கு போக்குவரத்திற்காக நாடு முழுவதும் உள்ள துறைமுகங்கள் ஆழப்படுத்தப்பட உள்ளன. இதன் மூலம் பெரிய கப்பல்கள் வந்து செல்ல வசதிகள் மேற்கொள்ளப்பட உள்ளன. அதே போல உள்நாட்டு நதிகளிலும் அகழ்வுப் பணிகள் பிரம்மாண்டமான அளவில் மேற்கொள்ளப்பட உள்ளன. புதிய துறைமுகங்களை அமைத்தல், பழைய துறைமுகங்களை புதுப்பித்தல், கடலை ஆழபடுத்துதல் என தொடங்குகிறது.

கடலோரப் பொருளாதாரப் பிராந்தியத்தால் (CEZ)

100 KM RADIUS, 14 ZONES, 3 IN TAMILNADU



முதலில் இந்திய கடற்கரையை மொத்தம் 14 பகுதிகளாக (ZONE) பிரிக்கபடுகிறது. இதில் 3 பகுதிகளாக தமிழ்நாடு கடற்கரை பிரிக்கப்பட்டுள்ளது அவை மன்னார் - தமிழ்நாடு, பூம்புகார் - தமிழ்நாடு, VCCIC தென்தமிழ்நாடு இந்த மூன்று பகுதிகளிலும் மொத்த தமிழ்நாட்டின் கடற்கரையும் அடக்கம். அதில் 3 தமிழக கடற்கரையை முற்றாக விழுங்கியபடி உள்ளன.

முதலில் இந்த பகுதி மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டுக்கு மாற்றப்படும். அதில் தமிழக அரசு எந்த தலையீடும் செய்ய முடியாது. ஏற்கனவே எல்லைப் பகுதிகள் கேரளம், ஆந்திரம், கர்நாடகம் என்று இழந்திருக்கிறோம். தற்போது தமிழகத்தின் காவல் அரணான கடற்கரையை இந்திய ஒன்றியத்தின் கட்டுபாட்டிற்க்கு இழக்க

போகிறோம். பிறகு இந்த நிலங்கள் கார்ப்பரேட் முதலாளிகளுக்கு விற்கப்பட்டு இந்த கடற்கரை பகுதிகள் அனைத்தும் துறைமுகத்திற்கும், மத்திய அரசிற்கும் கீழ் கொண்டுவரப்படும். பிறகு இங்கு வாழும் மீனவர்கள் அப்புறபடுத்தப்பட்டு நிலங்கள் கையாகப்படுத்தப்பட்டு பறக்கும் சாலைகள் அமைக்கப்படும்.

ஏற்கனவே 30 கிராமங்களை வெளியேற்ற வட்டுவிட்டனர் என்ற அதிர்ச்சி தகவலும் இருக்கிறது. பிறகு துறைமுகம் கட்டுதல், சாலை போடுதல், கடலை ஆழமாக்கல், திட்டத் தொழிலாளர் குடியிருப்பு அமைத்தல் போன்றவை நடக்கும்.

தமிழகத்தில் குளச்சல் துறைமுகம், மஹாராஸ்டிரத்தில் வதவான் துறைமுகம், கர்நாடகத்தில் தடாடி துறைமுகம், ஆந்திராவில் மச்சிலிப்பட்டிணம் துறைமுகம் மற்றும் மேற்கு வங்கத்தில் சாகர் துறைமுகம் ஆகிய 6 துறைமுகங்கள் சாகர்மாலா வின் கீழ் அதானிக்கு குழுமத்திற்கு அளிக்கப்பட உள்ளது. தற்பொழுது உள்ள புள்ளி விவரம் படி அதானியிடம் 11 பெரிய துறைமுகங்கள் உள்ளன.

துறைமுகத் திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டால், சதுப்புநிலங்கள், பவளப்பாறைகள், மணற்குன்றுகள், உப்பு சதுப்பு நிலங்கள், ஆமை முட்டையிடும் தளங்கள், பறவைகள் கூடும் தளங்கள், தொல்பொருள் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த தளங்கள், வளமான நிலங்களும், நீர் வளங்களும், வீடுகள் வாழ்விடங்கள் மற்றும் மத இடங்களும் அழிக்கப்படும்.

தமிழர்களின் தொன்மம் வாய்ந்த, கலாச்சார கோவில்களை, புராதான சின்னங்களை தாங்கிய பகுதிகளாக தமிழக கடற்கரை பகுதிகள் இருந்து வருகிறது.

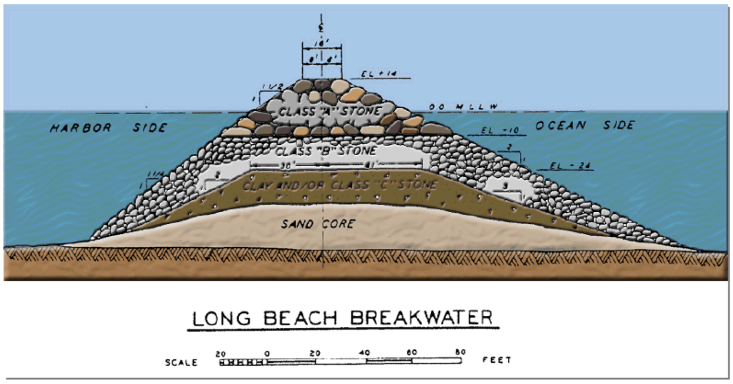
இது அனைத்தும் இந்த திட்டங்கள் மூலம் முழு அழிவை சந்திக்கும். மேலும் மீனவர் சமுதாயம் தனது வாழ்விடங்களை விட்டு துரத்தப்படுவார்கள்

துறைமுகங்களை நவீனமயமாக்குதலால் ஏற்படப்போகும் பாதிப்புகள்

முதலில் இணையம் துறைமுகத்தால் ஏற்படப்போகும் பாதிப்புகளை பார்க்கலாம். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இணையம் சர்வதேச சரக்கு பெட்டக மாற்று முனையம் ஏறத்தாழ 1800 ஏக்கர் பரப்பளவில் 27500 கோடி ரூபாய் செலவில் கொண்டுவரப்படவுள்ளதாக மத்திய அரசாங்கம் அறிவித்துள்ளது. திட்டத் தளத்தின் நீளம் சுமார் 10 கி.மீ. (COLACHEL TO ENAYAM). 7.5 சதுர கிலோமீட்டர் (3X2.5கி.மீ) பரப்பளவை BACKUP AREA என நிலம் கையகப்படுத்தும்.

சாதாரணமாக கடல் அரிப்பை தடுக்க 200 மீட்டர் அளவில் அலை தடுப்பு சுவர் அமைத்தாலே அதன் வட மேற்கு பகுதிகளில் உள்ள கிராமங்கள் கடல் அரிப்பால் பாதிக்கப்படும். இந்நிலையில் 7கி.மீ தூரத்திற்கு அலை தடுப்பு சுவர் அமைக்கப்பட்டால் ஹெலன் காலனியின் வட மேற்கு பகுதியில் உள்ள மீனவ கிராமங்களான இனையம், இனையம் புத்தன் துறை, ராமன் துறை, முள்ளூர் துறை, இரயுமன் துறை, தேங்காப்பட்டணம், பூத்துறை, தூத்தூர், சின்னத்துறை, இரவி புத்தன் துறை, வள்ளவிளை, மார்த்தாண்டம் துறை, நீரோடி உட்பட பல்வேறு கிராமங்கள் முற்றிலுமாக அழிந்து போகும். இதே போன்று இனையம், தேஙகாப்பட்டணம் பகுதியில் உள்ள பழம்பெருமை வாய்ந்த பள்ளிவாசல்களும் சிதைக்கப்படும் அபாயம் உள்ளது.

அலை தடுப்பு சுவர் கட்ட 20 மில்லியன் மெட்ரிக் டன் கிரானைட்/கற்கள் தேவைப்படும். அவற்றை குளச்சல் பகுதியை சுற்றியுள்ள இடங்களில் தோண்டி எடுக்கப்பட வேண்டும் என்றும் இதனால் அப்பகுதியில் விவசாய தொழில்கள் பெருமளவில் பாதிக்கப்படும் என்றும் கூறப்படுகிறது.



சாலை இணைப்பை பொறுத்தமட்டில் சுமார் 12 கி.மீ நீளமும் 60 மீட்டர் அகலமும் கொண்ட 4 வழி சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலை அமைக்கப்படுகிறது. ரயில் இணைப்பு 10 மீ நீளமும் 60 மீ அகலமும் கொண்டதாக அமைக்கப்படுகிறது. மேலும் அலை தடுப்பு சுவர் அமைக்க 15 மில்லியன் டன் கற்கள் தேவைப்படும். இந்த கற்களுக்காக குமரி மாவட்டத்தில் உள்ள மேற்கு தொடர்ச்சி மலையை உடைக்கும் வாய்ப்பும் உள்ளன.

வணிகக் கப்பல்களின் இயக்கம் மீனவர்களின் படகுகளின் இயக்கங்களுக்கு பிரச்சினைகள் ஏற்படுத்தும். மீன்பிடி உபகரணங்களுக்கு கடுமையான பாதிப்பு ஏற்படுத்தும். 20 மீட்டர் கடல் ஆழத்தை உருவாக்குவதற்கான கனரக செயல்பாடுகள் தாவர மற்றும் விலங்கின உயிரினங்களின் அழிவை ஏற்படுத்தும். இங்கு துறைமுகம் அனுமதிக்கப்பட்டால், பவள திட்டுகள், பழுப்பு சதுப்பு நிலங்கள் மற்றும் தொடர்புடைய பல்லுயிர்கள் அழிக்கப்படும். துறைமுகத் திட்டம் தற்போதுள்ள நீரோடைகள் கடலில் ஓட்டத்தை நிறுத்திவிடும். துறைமுக கட்டுமான பணியின் போது நாளொன்றுக்கு பத்தாயிரம் லிட்டர் தண்ணீர் தேவைப்படும் என்று ஆய்வறிக்கை கூறுகிறது. இவ்வாறு தண்ணீர் எடுக்கும் பட்சத்தில் அப்பகுதியின் குடி நீராதாரங்கள் வறண்டு போகும் சூழ்நிலையும் ஏற்படும். சாலை மற்றும் ரயில் கட்டுமானத்திற்காக 1.1 லட்சம் லிட்டர் தண்ணீர் தேவைப்படும். இது அருகிலுள்ள குளங்கள், டாங்கிகள் மற்றும் பிற நீர்நிலைகளிலும் மேலும் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் நீர் பஞ்சத்தை உருவாக்கும். சுமார் 60, 000 மீனவர்கள் கடலுக்கு செல்லும் வழியையும் மீன் இறக்கும் இடங்களையும் இழப்பார்கள்.

கன்னியாகுமரி கடற்கரையில் இருந்து ஒரு லட்சத்திற்கும் மேற்பட்ட மக்கள் வெளியேற்றப்படுவார்கள். மக்களுக்கு உபயோகமற்ற இயற்கை விரோத இணையம் துறைமுக திட்டத்தை கைவிட வேண்டும். இவ்வாறு மக்களின் வாழ்வாதாரங்களை அழிக்கும் இத்திட்டம் பொருளாதார ரீதியாகவும் லாபகரமற்ற திட்டம் என்பது மற்றுமொரு ஆச்சிரிய செய்தி.

ஏன் இந்த துறைமுகம்?

இந்தியாவில் இந்த வகையிலான துறைமுகம் கேரள மாநிலம் கொச்சி வல்லார்பாட்ததில் அமைந்துள்ளது. ரூ3500 கோடி மதிப்பீட்டில் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்துறைமுகம் ஆண்டிற்கு குறைந்த பட்சம் 10 லட்சம் சரக்கு பெட்டகங்களையாவது கையாள வேண்டும். ஆனால் கட்டி முடிக்கப்பட்டு 4 ஆண்டுகளுக்கு பின்னரும் சுமார் 4 லட்சத்திற்கும் குறைவான சரக்கு பெட்டகங்களே இத்துறைமுகத்தின் மூலம் கையாளப்பட்டு வருகிறது.

இதே போன்று கேரள மாநிலம் விளிஞ்ஞத்தில் 7525 கோடி மதிப்பீட்டில் இதே வகையிலான துறைமுகம் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இந்த துறைமுகத்திற்கு அதானி நிறுவனம் வெறும் 991 கோடி ரூபாய் மட்டும்தான் முதலீடு செய்துள்ளது. ஆனால் அதானி நிறுவனத்திற்கு மத்திய அரசு அளித்துள்ள சலுகைகள் ஏராளம். இந்த துறைமுகமும் நஷ்டத்தில் இயங்கி வரக்கூடிய சூழ்நிலையில் அங்கிருந்து சுமார் 40 கி.மீ தூரத்தில் மீண்டும் ஒரு துறைமுகம் எதற்கு என்கிற கேள்வி முக்கியத்துவம் பெறுகிறது

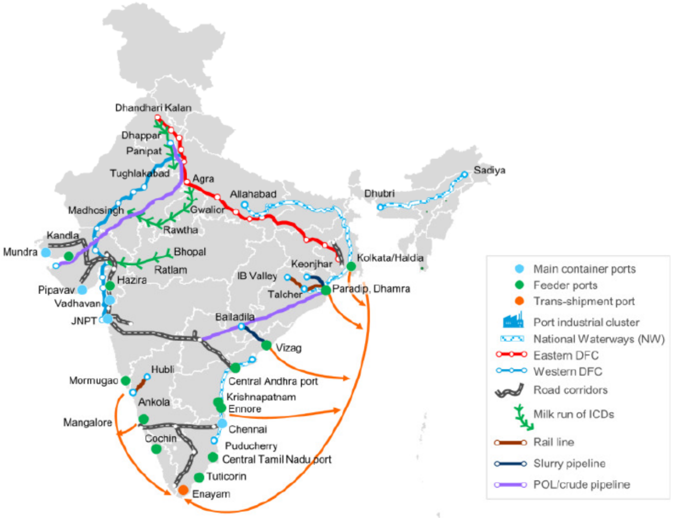
ஏற்கனவே கொழும்பில் நவீன துறைமுகம் அமைந்திருக்கும் சூழ்நிலையில் 462 முதல் 784 கி.மீட்டர்கள் வரை சுற்றி வீணாக பணத்தை செலவு செய்து எந்த கப்பல் நிறுவனமும் சரக்குகளை கொண்டு செல்லாது. ஆகையால் இது ஒரு முட்டாள்தனமான திட்டம். மேலும் தமிழக மீனவ சமூகத்தில் 20 சதவீத மக்கள் குமரியில்தான் வாழ்கிறார்கள். இவர்களை என்றுமே எதிரியாக பார்க்கும் அரசு இவர்களை ஒழித்துக்கட்டும் திட்டமாக தான் இதனை கொண்டு வருகின்றனர்.

2. துறைமுகமங்கள் இணைப்பு விரிவாக்கம் / CONNECTIVITY ENHANCEMENT

கடல் வழி போக்குவரத்தை உருவாக்கி அதன் மூலம் இந்திய பொருளாதாரத்தை உயர்த்துவது. இதில் துறைமுகங்களை இணைப்பதும் மற்றுமின்றி சாலை மூலமாகவும், ரயில் மூலமாகவும் ஏன் ஆறுகள் வழியிலாகும் இணைத்து சரக்குகளை உற்பத்தி இடத்திலிருந்து துறைமுகத்துக்கு கடத்த போடப்படும் பாதைகளாகும்.

7500 கிமீ நீளமுள்ள கடற்கரை சாலையையும். 14,500 கிமீ நீளமுள்ள கடல் வழி போக்குவரத்தும் அமைப்பதும். 26 ரயில் பாதைகள் போடப்பட்டு அவை துறைமுகங்களுடன் இணைக்கப்பதும். 101 நதிகள் நதிவழி சரக்கு போக்குதும் இதில் அடங்கும்.

கடல்வழி: ரயில்வே: நெடுஞ்சாலை: நதிநீர்வழி மற்றும் குழாய்வழி போக்குவரத்து

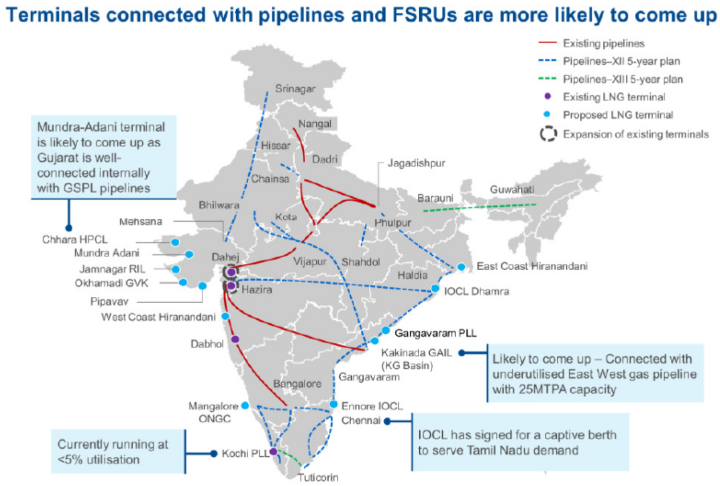


இந்த சாலைகள் அகலம் சுமார் 60 மீட்டரில் இருந்து 200 மீட்டர் வரை இருக்கும், 6 வழி சாலை மற்றும் இரயில் இணைப்புகளுக்கு 1.5 கிலோமீட்டர் நிலம் கையகப்படுத்தும். இதன் தரம் இராணுவ பீரங்கிகள் செல்வதற்கும் போர் விமானங்கள் தரை இறங்கும் அளவிற்கு வலிமையானதாக இருக்கும். ஏற்கனவே சில இடங்களில் விமானங்கள் தரையிறங்க அரசு அனுமதி அளித்துவிட்டது.

இது மட்டும் அல்லாமல் எண்ணெய் குழாய்களாலும் துறைமுகங்கள் இணைக்கப்படும். டெல்டா மாவட்டத்தில் இருந்து சீர்காழி சென்னை

வரை எண்ணெய் குழாய்கள் வரஉள்ளது. இது கெயில் குழாய் மட்டுமல்ல மேலும் புதிதாக வர இருக்கும் எண்ணெய்க்குழாய்களும் அடங்கும்.

குழாய்வழி போக்குவரத்து



தமிழ்நாட்டை பொருத்தவரை இணயம், சீர்காழி சென்னை, எண்ணூர், காட்டுப்பள்ளி போன்ற மூன்று பகுதிகளாக்கப்பட்ட துறைமுகங்கள் வருகிறது. இணயம் துறைமுகத்திற்கு கீழ் கன்னியாகுமரி, திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள் வருகிறது, இந்த மாவட்டங்கள் பறக்கும் சாலை வழியாக துறைமுகங்கள் இணைக்கப்படும். இவை மன்னார் ZONE AREA க்குள் வருகிறது.

சீர்காழி துறைமுகத்திற்கு கீழ் பெரம்பலூர், அரியலூர், திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம் மாவட்டங்கள் வருகிறது, இந்த மாவட்டங்கள் பறக்கும் சாலை வழியாக துறைமுகங்கள் இணைக்கப்படும். சென்னை, எண்ணூர், காட்டுப்பள்ளி துறைமுகத்திற்கு கீழ் திருவள்ளூர், சென்னை, காஞ்சிபுரம் மாவட்டங்கள் வருகிறது, இந்த மாவட்டங்கள் இரயில் பாதைகள் வழியாக இணைக்கபடுகிறது. துறைமுகங்களுக்கு சுரண்டிய வளங்களை கொண்டுவர வசதியாக ரயில், சாலை, ஆறு, பைப்லைன் ஆகியன போடப்படும்..

3. PORT-LINKED INDUSTRIALIZATION (துறைமுகங்களை இணைக்கப்பட்ட தொழில்மையமாக்கம்)

இந்த பிரிவின் கீழ் மொத்தம் 33 பிரிவுகள் வருகிறது இதன்படி இறக்குமதி, ஏற்றுமதி தொடர்பான தொழிற்சாலை அமைத்தல். பிறகு தொழிற்சாலைக்கு தேவையான உற்பத்தி பொருள்களை அதற்குட்பட்ட ZONE AREA விலிருந்து எடுத்தல்.

ஏற்கனவே இருக்கும் துறைமுகங்களை நன்கு நவீனப்படுத்தி விரிவாக்குவர். அதில் தொழிற்சாலைகளும் கட்டுவர். இதன் மூலம் அதானி போன்ற இந்திய தொழிலதிபர்கள் ஆஸ்திரேலியாவில் இருந்து தோண்டி எடுக்கும் நிலக்கரியை சிரமமில்லாமல் இறக்குமதி செய்ய முடியும்.

தமிழ்நாட்டை பொறுத்தவரை உற்பத்தி பொருள்கள் என்பது மீத்தேன், ஷெல் எரிவாயுக்கள் போன்ற பெட்ரோகெமிக்கல்ஸ், தோல், சிமென்ட், ஆடைகள், இரும்பு, எலெக்ட்ரானிக் பொருள்கள், ETC.... ஆடை உற்பத்தி, தோல் பதனிடுதல், மின் உற்பத்தி, இரும்பு உற்பத்தி, பெட்ரோலியம் சுத்தகரிப்பு, எலெக்ட்ரானிக் கருவிகள், கப்பல் கட்டும் தொழிற்ச்சாலை போன்ற தொழிற்சாலைகள் தமிழ்நாட்டில் அமைய உள்ளன.

இதிலும் ஒரு கொடுமையான நகைச்சுவை உண்டு. ஒரு டன் நிலக்கரியை ஆஸ்திரேலியாவிடம் அரச நிறுவனமான கோல் இந்தியா ரூ.25000 கொடுத்து வாங்கி அதை ரூ.2500 க்கு கார்ப்பரேட்களுக்கு கொடுக்கும்.

இத்தனைக்கும் ஆஸ்திரேலியாவிடம் பணம் வாங்கிக்கொண்டு நிலக்கரியை வெட்டி எடுத்து அனுப்புவது இதே கார்ப்பரேட்கள் தான். இந்த வெட்டியெடுக்கும் கான்ட்ராக்ட்டை ஆஸ்திரேலியாவிடம் பேசி அதானிக்கு வாங்கி தர இந்திய ஒன்றியத்தின் பிரதம மந்திரி மோடி ஆஸ்திரேலியா சென்று முடித்து விட்டு வந்தார்.

ஏற்கனவே 'நிலக்கரி மூலம் மின் உற்பத்தி செய்து தாருங்கள்' என பத்தாண்டுகள் முன்பே டாடா மற்றும் அம்பானிக்கு 45, 000 கோடி சென்ட்ரல் வங்கியில் கடன் வாங்கி கொடுத்துள்ளது இந்திய ஒன்றிய

அரசு. அவர்கள் 'நிலக்கரி தாருங்கள் ஆரம்பிக்கிறோம்' என்று இன்று வரை வேலையைத் தொடங்கவில்லை.

தமிழகத்தில் முதலில் விவசாய நிலங்களை அழித்து மீத்தேன் அதாவது ஹைட்ரோகார்பன் எடுத்து விற்பார்கள். இந்த மீத்தேன் என்பது அதற்கு கீழே இருக்கும் நிலக்கரியை எடுக்க தடையாக இருக்கிறது என்பதுனால் மிக வேகமாக மீத்தேன் எடுத்தபிறகு மண்ணையெல்லாம் தோண்டி நிலக்கரி, பெட்ரோல் என எல்லாவற்றையும் எடுத்து விற்பாத்து தான் திட்டம்.

இது போக மலைகளை வெட்டி கிரானைட், மணலை அள்ளி தாது, பாலாற்றை நாசமாக்கிய தோல் தொழிற்சாலை உற்பத்தி, நொய்யல் ஆற்றை நாசமாக்கிய துணி உற்பத்தி, சிமெண்ட் உற்பத்தி, மற்றும் இறைச்சி மீன்வகைகளை பதப்படுத்தி உற்பத்தி என தமிழகத்தையே தீர்த்து விடுவார்கள்.

இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால் 110 பில்லியன் ரூபாய் (1 பில்லியன் ™= 100 கோடி ரூபாய்) அளவுக்கு வரும் 2020 ற்குள் சரக்கு ஏற்றுமதியாகும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இது இனி விற்க போகும் நமது வளங்களின் மதிப்பு என்றும் சொல்லலாம்.

முதலில் 20 ஆண்டுகளில் முடிப்பது எனத் திட்டமிடப்பட்டு அது 10 ஆண்டுகளாக குறைக்கப்பட்டு இறுதியில் 5 ஆண்டுகளில் முடிக்கப்பட வேண்டும் என்று கப்பல் போக்குவரத்துறை அமைச்சர் நிதின் கட்காரியினால் உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

4. COASTAL COMMUNITY DEVELOPMENT (கடற்கரையோர சமூகங்களை வளர்ச்சிபடுத்துதல்)

கடற்கரை சமூகத்தினரின் சாகர்மாலா திட்டத்தினால் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதை புரிந்தே உள்ளனர். இத்திட்டத்தினால் ஏற்படும் பாதிப்பிற்கும் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கும் மறுவாழ்வு அளிப்பதற்கு நிதி அமைப்பு ஒன்றை ஏற்படுத்திப்போவதாக அறிவித்துள்ள திட்டத்தை தவிர ஆவணத்தில் வேறு எதுவும் இல்லை.

சாகர்மாலா தேசிய கண்ணோட்டம் திட்ட ஆவணத்தில் துறைமுகத்தை நவீனப்படுத்துவது துறைமுகத்தை சார்ந்த தொழிற் வளர்ச்சி, சாலை மற்றும் ரயில் போக்குவரத்துடன் இணைப்பு என திட்டங்கள் ஒவ்வொரு அத்தியாயமாக வரிசைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இறுதி அத்தியாயமாக தவிர்க்க முடியாத நிலையிலும் பெயரளவிலும் கடற்கரை சமூகத்தினரின் வளர்ச்சி இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

மீனவர்களுக்கும் கடற்கரை மற்றும் உள்நாட்டு நீர் நிலைகளுக்கும் மீள முடியாத பேரழிவு. திட்டத்தின் முதன்மை நோக்கமே கடற்கரைகளையும் உள்நாட்டு நீர் நிலைகளையும் சரக்கு போக்குவரத்திற்கானதாக மாற்றுவது ஆகும்.

முதன்மை நோக்கமே நிகழப்போகும் பேரழிவை உறுதிப்படுத்துகிறது, திட்டத்தில் கடல் சூழல், கடற்கரைச்சூழல் மற்றும் உள்நாட்டு நீர் நிலைகள் சூழல் அமைப்புகள் குறித்து எதுவும் குறிப்பிடப்படவில்லை என்பது மிகவும் அதிர்ச்சியான விசயம். இதன் உள்ளடக்கமே திட்டவட்டமான அழிவின் பாதையாகும்.

சாகர்மாலா திட்டத்தின் பாதிப்புகள் குறித்து வேறு எங்கும் தேட வேண்டாம். மத்திய அரசின் கப்பல் துறை அமைச்சகம் வெளியிட்டுள்ள சாகர்மாலா குறித்த தேசிய கண்ணோட்டம் திட்ட ஆவணத்தில் (SAGARMALA / NATIONAL PERSPECTIVE PLAN, APR 2016) அவர்களே கூறுகின்றனர். கடற்கரை சமூகத்தினரின் வளர்ச்சி என்ற

தலைப்பில் இறுதி அத்தியாயத்தை (ஆவணம் பக்கம் 23-283 வரை) இணைத்துள்ளனர்.

கடற்கரை சமூகத்தினரின் வளர்ச்சி என்ற பெயரில் உள்ள அத்தியாயத்திலும் முன்னால் கூறப்பட்டுள்ள 3 திட்டங்களின் (துறைமுகம் நவீனப்படுத்துதல் துறைமுகம் சார்ந்த தொழில் வளர்ச்சி மற்றும் சாலை மற்றும் ரயில் போக்குவரத்து இணைப்பு) ஏற்படவுள்ள பயன்களே மீண்டும் கூறப்பட்டுள்ளன.

முதலாவதாக தேசிய அளவில் மீனவர்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் அவர்களின் சமூக பொருளாதார நிலையை புள்ளி விபரங்களுடன் கூறுகிறது. அந்த அத்தியாயத்தில் கூறுவதாவது;

நாட்டின் 72 கடற்கரை மாவட்டங்களில் 18 விழுக்காடு மக்கள் கடற்கரைகளில் வசிக்கின்றனர். 2010 கடற்கரை மீனவர்கள் கணக்கெடுப்பின் 61 விழுக்காடு கடற்கரை மீனவர்கள் வறுமைக் கோட்டிற்கு கீழ் வாழ்கின்றனர்.

இவர்களில் பெரும்பாலானோர் கடன்களால் பாதிக்கப்பட்டுள்ளனர். இக்கடன்களை திரும்பச் செலுத்த முடியாமல் மீண்டும் மீண்டும் கடன்களை வாங்கி மீள முடியாத கடன் வலைகளில் மூழ்கியுள்ளனர்.

பெரும்பாலான மீனவர்களின் குடும்பத்தினருக்கு அடிப்படை சுகாதார வசதிகள் கிடையாது. அவர்கள் தொடர்ந்து கல்வி கற்க முடியாதபடி இடை நிற்பவர்களாக உள்ளனர்.

88 விழுக்காட்டினருக்குத்தான் மின்வசதி உள்ளது, 27 விழுக்காட்டினருக்குத்தான் சுகாதார வசதிகள் உள்ளன. 58 விழுக்காட்டினருக்கு பஸ் வசதிகள் உள்ளன.

மீனவர்களின் அவல வாழ்வு குறித்து இவ்வளவு துல்லியமான புள்ளிவிபரங்களைக் கூறும் சாகர்மாலா தேசிய கண்ணோட்டத் திட்டம் அதற்கான தீர்வாக மீனவ மக்களை வெளியேற்றுவதை தான் தீர்வாக தருகிறது.

சாகர்மாலா திட்டத்திற்கு இடையூறாக, பெரும் தடைக்கற்களாக மீனவர்கள் உள்ளனர்.

சாகர்மாலா திட்டம் கடல், கடற்கரைகள், கடற்கரை சமூகத்தினர், உள்நாட்டு நீர்நிலைகள் மற்றும் மீனவர்களை தேவையற்றவர்களாகவே கருதுகின்றது. இத்திட்டத்திற்காகவும் மோடியும் கார்ப்பரேட்டுகளும் காணும் பெருங்கனவுகளுக்காகவும் அவர்கள் பலி கொடுக்கப்படுவர்களாகவே உள்ளனர் என்பது ஆவணத்தை மேலோட்டமாக படித்தாலே புரிந்து கொள்ளலாம்.

Coastal Length (India - 8118 Km)	1076 Kms.
Continental Shelf	41412 sq.kms.
No. of Coastal Districts	13
Marine Fishing Villages	608
Marine Fish Landing Centres	363
Fisher-folk Population (as per census2010)	787474
Fisher-folk Population (projected) 2013	**924774**
Registered Fishing Craft(in Nos) (2013-14)	
a) Mechanised Boats	5266
b) Non Motorized	5022
c) Motorised	26,341
Total	**36,629**
Marine Fish Production (in tonnes)	
Achievement (2013-14)	432265.03
Marine Products Export (2013-14)	**Tamilnadu**
a) Quantity (in tonnes)	96429
b) Value (Rs. in Crores)	5316.29
Fishing Harbours/ Landing Jetties	
a) Major Fishing harbour	3
b) Medium Fishing harbour	4
c) Jetties	8

வடசென்னை, காசிமேடு அருகே அமைந்துள்ளது நல்லதண்ணி ஓடை குப்பம். இந்தக் கிராமத்தில் மட்டும் 446 குடும்பங்கள் வாழ்ந்து வருகின்றனர். இப்பகுதியில் எண்ணூர் சாகர்மாலா சாலை விரிவாக்கத்துக்காக நல்ல தண்ணி ஓடைக்குப்பம் கிராமத்தில் 36 மீட்டர் அளவுக்கு இடத்தைக் காலிசெய்து தருமாறு அரசு கோரிக்கை

வைத்தது. அரசின் கோரிக்கையை ஏற்ற 250 மீனவக் குடும்பங்கள், தங்கள் வீடுகளைக் காலிசெய்து இடத்தை வழங்கியுள்ளனர். தற்போது சாலை விரிவாக்கப் பணிகள் முடிவுறும் தருவாயில், எவ்வித முன்னறிவிப்பும் இன்றி 196 மீனவக் குடிசைகளை அரசு அதிகாரிகள் தலைமையில் வந்த குழுவினர் இடித்துள்ளனர். இதற்கு மாற்றாக, நல்ல தண்ணி ஓடைக்குப்பம் கிராம மக்களுக்கு மாற்று நிலத்தையும் வழங்கியுள்ளனர். இந்த நிலத்துக்கான சர்வே எண் நடுக்கடலில் அமைந்துள்ளது.

அதானியின் கார்ப்பரேட் குழுமம் குஜராத்தில் 6456 ஏக்கர் நிலத்தை கொண்ட கடற்கரை சிறப்பு மண்டலத்தை ஏக்கர் ஒன்றுக்கு 1 ரூபாய் என்ற வீதத்தில் அரசிடம் இருந்து வாங்கினர் என்பதை மீண்டும் இங்கு நினைவுப்படுத்திக் கொள்ளவும். இதுவரை முப்பதுக்கும் மேற்பட்ட குப்பங்கள் அகற்றபட்டுள்ளது

இந்த பிரிவின் கீழ் மொத்தம் 23 பிரிவுகள் வருகிறது, இதன்படி கடற்கரையோர சமூகங்களை வளர்ச்சிபடுத்துதல் அதாவது நிலங்களை கையகபடுத்திவிட்டு மாற்றுநிலம் கொடுக்கப்பட்டு வெளியேற்றப்பட்ட மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு வழங்குதல்.

இத்திட்டத்தின் கீழ் மொத்தம் ஒரு கோடி பேருக்கு வேலைவாய்ப்பு வழங்கப்படும், இந்திய ஒன்றியத்தின் மக்கள் தொகையில் 20% மக்கள் கடற்கரையோரம் வசிப்பவர்கள், அதில் மொத்தம் 25 கோடி மக்கள் வருகின்றனர், இதில் 25 ல் ஒரு பேருக்கு வேலை கிடைக்கும் சாத்தியம் தான் இருக்கிறது சுருக்கமாக சொல்லபோனால் இன்று தமிழ்நாட்டில் மக்கள் சந்தித்து வரும் அனைத்து பிரச்சனைகளுக்கும் இந்த திட்டத்தின் நேரடி மற்றும் மறைமுக பங்கு இருக்கிறது. ஒன்றியத்திலும் மாநிலத்திலும் எந்த ஆட்சி மாறினாலும் இந்த திட்டங்கள் நிற்க போவதில்லை இவை அனைத்தும் பன்னாட்டு நிறுவனங்களுக்கான ஒப்பந்த சேவை.

பெரும்பாலும் கடல்சார் தொழிலைச் செய்யும் கடலோர மக்களை தொழில் செய்யவிடாமல் தடுத்து படிப்படியாக இவர்களை அழித்து உள்நாட்டிலேயே அகதியாக மாற்றிவிட்டு அந்த இடத்தில் இந்த

திட்டத்தோடு தொடர்புடையோர் குடியமர்த்தப்படுவர்கள். அதாவது ராணுவ முகாம், ராணுவ குடியிருப்பு, எஞ்சினியர் மற்றும் பணியாளர்களுக்கான குடியிருப்பு. இவைகளே ஸ்மார்ட் சிட்டி என்று வசதியான குடியேற்றம். இதுபோக லேபர் காலணி, அதற்கான கடைகள், கட்டடங்கள், விடுதிகள் என கடற்கரை முழுக்க பல இனங்களைச் சேர்ந்த கார்ப்பரேட் சமூகம் குடியேற்றப்படும். இதுதான் இவர்கள் கூறும் டெவலப்மெண்ட்.

இந்திய கடற்கரையை ஒட்டி மீனவ கிராமங்களுடன் ஏறத்தாழ 3600 ஊர்கள் மற்றும் நகரங்கள் உள்ளன. கடலோரம் 25 கோடி மக்கள் வாழ்கின்றனர். இவர்களை ஒழித்துவிட்டு 1 கோடி பேருக்கு வேலை தருவார்களாம். அதிலும் 10% வரையான வேலைவாய்ப்பு நிரந்தர வேலையாகவும் மற்றபடி அனைத்து வேலைகளும் கான்ட்ராக்ட் முறைப்படி இருக்கும் என்கிறார்கள். அதிலும் பெரும்பாலும் எடுபிடி வேலைகள். இதுதான் இவர்கள் கூறும் வேலை வாய்ப்பு திட்டம்.

இதுவரை 30 கிராமங்களை காலி செய்துவிட்டனர். நல்லதண்ணி குப்பம் சமீபத்தில் போலீசை விட்டு அடித்து நொறுக்கப்பட்டு காலி செய்யப்பட்டது. மாற்று நிலம் மாற்றுத்தொழில் என எதுவும் வழங்கப்படவில்லை.

200 வீடுகள், பள்ளி, கோவில், வாக்குச்சாவடி கொண்ட தனுஷ்கோடி வாழத்தகுதியற்ற இடம் என்று அறிவித்தது இதனால் தான். கடற்கரை அருகே பழமையான ஒரு கோவிலைக்கூட இடித்துள்ளனர். தமிழரது பழமைக்கான அகழ்வாராய்ச்சி தளங்கள் கடற்கரையை ஒட்டி உள்ளன. அவை அனைத்தும் அழிக்கப்படும். தீவுகள் தனியாருக்கு சொந்தமாகும். தனியாருக்கு பாதுகாப்பாக கடற்படை ராணுவ தளங்களும் அமைக்கப்படும். தமிழக கடலோரங்களில் அதிக கடற்படைத் தளங்களை நிறுவி கடல் எல்லைகள் பாதுகாப்பு என்ற பெயரில் மீனவர்கள் கடற்கரையையும் கடலையும் விட்டு துரத்தும் திட்டம் விரைவுப்படுத்தப்படும். தமிழகத்தில் நடக்கும் போராட்டங்களைக் காரணமாக்கி வடக்கிழக்கு மாநிலங்களைப் போல சட்டம் ஒழுங்குப் பாதுகாப்புக்கு ராணுவத்தை ஈடுபடுத்தும். முதல் களபலி தனுஷ்கோடியும் ரமேஸ்வரமும். ஏற்கனவே தனுஷ்கோடியில் இருந்து ஈழத்தில் உள்ள தலைமன்னார் வரை ஒரு நெடிய பாலம் இடும் திட்டம் மிக விரைவாக முடிக்கப்படும். இது குறித்து பொன் ராதாகிருஷ்ணன் ஊடகங்களுக்கு கொடுத்த பல்வேறு பேட்டகளில் இருந்து உறுதிபடுத்தி கொள்ளலாம்

மீனாகுமாரி கமிஷன் அறிக்கையும் - மீனவர் அழிவும்

அரசு இதை படிப்படியாக திட்டமிட்டு நடத்தி வருகிறது என்பதற்கு இந்த திட்டம் ஒரு சாட்சி, இதன் அம்சங்கள் சில

1) மீனவர்கள் 12 கடல்மைல் தொலைவிற்கு அப்பால் சென்று மீன்பிடிக்கக்கூடாது. மீறினால் 25, 000 ருபாய் அபராதம் விதிக்கப்படும்.

2) ஒவ்வொரு மீனவனும் மீன்பிடிப்பதற்கான உரிமம் அரசிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

3) ஒரு நாளைக்கு 10, 000 ருபாய்க்குமேல் மீன்பிடிக்கக்கூடாது.

4) கடலோர காவல்படையினர் நினைத்த நேரத்தில் வந்து சோதனை செய்வார்கள். அவர்களை யாரும் கேள்விகேட்கக்கூடாது.

5) கடற்கரை முழுவதும் தொழிற்பேட்டைகள் உருவாக்க வேண்டும்.

5. சுற்றுச்சூழல் / ENVIROINMENT - அதன் பாதிப்புகளும்

இடைவிடாத சரக்கு போக்குவரத்துடன் ஏற்படுத்தும் சூழல் மாசினால் மீன் மற்றும் நீர் வாழ் உயிரினங்கள் மற்றும் தாவர இனங்கள் அழியும் அபாயம் ஏற்படும். இந்த திட்டம் சுற்றுசூழலுக்கு முற்றிலும் எதிரான திட்டம்.

எந்த திட்டமாக இருந்தாலும் சுற்றுசூழல் மாசடையாமல் எப்படி கையாள்வது என்று ஒரு ஆய்வு நடத்த வேண்டும் எபது விதி. ஆனால் இந்த திட்டத்தில் சுற்றுசூழல் எனும் வார்த்தையே இல்லை. இத்திட்டத்திற்கு எந்த சுற்றுசூழல் அனுமதியும் வாங்கப்படவில்லை. வாங்கவும் படாது. ஏற்கனவே அதானியின் துறைமுகம் சில சுற்றுச்சூழல் அனுமதி பெறாமலே இயங்கி வருவது அதற்கு சான்று.

சுற்றுச்சூழல் தாக்கம் மதிப்பீட்டு ஆய்வுகள் இன்றி சாகர் மாலா தொடங்கப்பட்டுள்ளது. சுற்றுச்சூழல் மற்றும் வனத்துறை அமைச்சராக பதவி ஏற்ற பிரகாஷ் ஜவடேக்கர் தனது அமைச்சகம் என்றுமே சுற்றுச்சூழல் அனுமதியை முன்வைத்து தொழில் வளர்ச்சிக்கு தடை விதிக்காது என்று பத்திரிகையாளர்களிடம் பகிரங்கமாக பிரகடனப்படுத்தினார். இதன் மூலம் சுற்றுச்சூழல் அமைச்சகமே சுற்றுச்சூழலுக்கு எதிராக செயல்படும் என்பதை இந்திய ஒன்றியம் அரசு அறிவித்துவிட்டது.

சாகர் மாலா திட்டத்தின் கீழ் வரும் 150 திட்டங்களுக்கும் அதி விரைவான சுற்றுச்சூழல் அனுமதி அளிக்கப்படும். அதாவது சாகர் மாலா கம்பெனின் திட்டங்களுக்கு அனுமதி வேண்டிய மனுக்கள் பெறப்பட்டவுடன் எந்த ஆய்வுமின்றி உடனடியாக அனுமதி அளிக்கப்படும் என அதிகாரப்பூர்வமாக கப்பல் போக்குவரத்து துறை , சாலை மற்றும் நெடுஞ்சாலைத் துறை மற்றும் சுற்றுச்சூழல் துறை அமைச்சகங்கள் அறிவித்துள்ளன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

சென்னை எண்ணூர் எண்ணெய் கசிவு பற்றி கவனிக்க வேண்டும். கடலில் எண்ணெய் கொட்டியபோதே வாளியால் அளவிற்கு தான் நமது பேரிடர் மேலாண்மை இருக்கிறது. இவ்வாறு இருக்க நாம்

சாகர்மாலா போன்ற நாசகார திட்டங்களுக்கு இடம் கொடுப்பது என்பது பல்வேறு விதி மீறல்களில் சிக்கி தமிழக மக்கள் தான் பெரும் பாதிப்புக்குள்ளாவர்கள் என்பது நிதர்சனம்.

சாகர்மாலா காற்றை மாசாக்கும், விளைநிலத்தை சாக்கடையாக்கும், நிலத்தை சுடுகாடாக்கும், மழையைத் தடுக்கும், கடலை மாசாக்கும், நிலத்தடி நீரை கெடுக்கும், உணவு உற்பத்தியை பாதிக்கும், இனப்படுகொலை நடத்தும், மழைப்பொழிவைத் தடுக்கும், பஞ்சம் வரவைக்கும். கடைசியாக மனிதர் மட்டுமன்றி பல லட்சம் உயிர்களையும் கொல்லும்.

சாகர் மாலாவினால் யார் பயனடைவார்கள்?

மோடி அரசினால் உருவாக்கப்படும் சாகர் மாலா திட்டம் உள்நாட்டு மற்றும் வெளி நாட்டு கார்ப்பரேட்டுகளுக்கு ஒரு வரப்பிரசாதமாகும், அவர்கள் பாஷையில் கூறவேண்டுமானால் மோடி கார்ப்பரேட்டுகளுக்கு அளித்த பெருங்கொடையாகும். கார்ப்பரேட்டுகளின் பெருங்கனவு இதன்மூலம் நிறைவேறப்போகிறது. சுருக்கமாகக் கூறினால் என்ன நோக்கத்திற்காக மோடியின் ஆட்சியை கார்ப்பரேட்டுகள் கொண்டு வந்தார்களோ? அது நிறைவேறப்போகிறது.

அதானியின் கார்ப்பரேட் குழுமம் கடந்த ஆண்டை விட 5 விழுக்காடு அதிகமான அளவில் அதாவது 151.5 மில்லியன் டன் சரக்குகளை கையாண்டது. இக்கம்பெனியின் துறைமுகங்கள் தாம்ரா மற்றும் விசாகப்பட்டினம் மற்றும் காட்டுபள்ளி ஆகிய கிழக்கு கடற்கரையில் அமைந்துள்ளது என்பது குறிப்பிடத்தக்கது, இதன் அமைவிடத்தினால் அதே கால கட்டத்தில் 23 விழுக்காடு சரக்கு போக்குவரத்து அதிகரித்துகொண்டது. அதானி குழுமம் 2015-16ல் 7255 கோடியை லாபமாக ஈட்டியுள்ளது. இச்சூழலில் சாகர் மாலா திட்டம் அதானிக்கு மேலும் கொள்ளை லாபம் ஈட்டவும் வழி வகுக்கும்.

அடுத்ததாக மோடியின் இன்னொரு நெருங்கிய நண்பரும் கார்ப்பரேட் போலி சாமியாருமான ராம்தேவ். சாதாரண யோகா ஆசிரியராக சைக்கிளில் வாழ்க்கையைத் தொடங்கிய ராம்தேவ் இன்று இந்திய உணவு பொருள் சந்தையின் மூன்றில் ஒரு பகுதியை பதஞ்சலி கார்ப்பரேட் மூலம் தனது கட்டுபாட்டிற்குள் கொண்டு வந்துள்ளார். சில தீவுகளையே வாங்கியுள்ள ராம்தேவ்வை இனி சாகர்மாலா திட்டம் உலக கார்ப்பரேட்டாக மாற்றப்போகிறது. இது எல்லாம் மோடியின் நெருகிய நண்பர் என்பதால் மட்டுமே சாத்தியமாகியுள்ளது

இதனைத் தொடர்ந்து சரக்கு போக்குவரத்தில் கட்டுமாணத்துறையில் ஆதிக்கம் செலுத்தி வரும் லார்சன் மற்றும் டர்போ கம்பெனி மற்றும் சுரங்கத் தொழிலில் ஈடுபட்டு வரும் எர்த் மூவர்ஸ் ஆகிய கம்பெனிகள் பெரும் லாபம் ஈட்டவும் சாகர்மாலா கைகொடுக்கும். இதனைத் தொடர்ந்து நாடு முழுவதும் உள்ள தனியார் துறைமுகங்கள் நிலக்கரி ஏற்றுமதி செய்யும் தனியார் நிறுவனங்கள் ஆகியவை பெரும் லாபம் ஈட்ட வழி வகுக்கும்.

இந்தியாவில் தனி ஹெலிகாப்டர் வைத்திருக்கும் சில கார்ப்பரேட் முதலாளிகள் பயன்பெற மட்டும் இது உதவும்.

சாகர் மாலா திட்ட பேரழிவுகள் - ஒரு பார்வை

1. திட்டத்தின் மைய நோக்கமே ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் தான். அதற்காக கப்பல் ரயில் மற்றும் சாலை போக்குவரத்தை துறைமுகங்களுடன் இணைப்பதாகும்.

2. கடற்கரை நிலங்களும் விவசாய நிலங்களும் தீவுகளும் கையகப்படுத்தப்படும்.

3. லட்சக்கணக்கான மீனவர்களும் விவசாயிகளும் இடம் பெயருவதைத்தவிர வேறு வழியில்லாததால் அவர்கள் உள்நாட்டு அகதிகளாக தள்ளப்படுவார்கள்.

4. கையகப்படுத்தப்பட்ட நிலப்பரப்பை தனியாரிடம் ஏக்கர் ஒரு ரூபாய்க்கு விற்கப்படும்.

5. இவைகள் அனைத்தும் ஹார்பர் கண்ட்ரோலில் வந்தால் மீனவர்களும் பொதுமக்களும் உள்ளே நுழைய முடியாது.

6. நெடுவாசல்/ஹைட்ரோகார்பன் கதிராமங்கலம்/மீத்தேன் போன்ற எரிவாயுக்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்படும்

7. மாநில அரசின் வருவாயும் மத்திய அரசிடம் நேரடியாக செல்லும்.

8. இடைவிடாத சரக்கு போக்குவரத்துடன் ஏற்படுத்தும் சூழல் மாசினால் மீன் மற்றும் நீர் வாழ் உயிரினங்கள் மற்றும் தாவர இனங்கள் அழியும் அபாயம் ஏற்படும்.

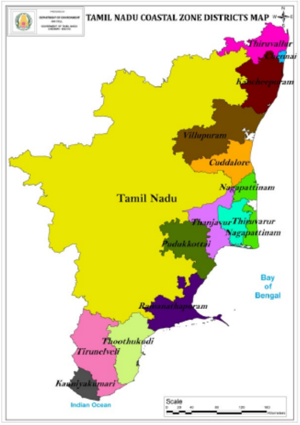
9. இந்த திட்டத்தினால் ஏற்படும் பாதிப்பிற்கும் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கும் மறுவாழ்வு அளிப்பதற்கு எந்த உத்தரவாதமும் இதுவரை நிர்ணயிக்கப்படவில்லை

10. மாநிலம் முழுவதும் விவசாயம் மற்றும் மீன்பிடி பொருளாதாரம் அடியோடு சீர்குலையும்.

11. வளர்ச்சி என்ற பெயரில் நமது வளங்களை ஏற்றுமதி செய்யப்படும்.

12. நமது கடல் எல்லைகளை ராணுவ மயமாக்கப்படும்.

இந்திய ஒன்றியத்தில் மற்ற மாநிலங்களை இந்த திட்டம் எப்படி அனுகுமோ, அதே அணுகுமுயறையில் தமிழகத்தை அணுகாது. குறிப்பாக தமிழகத்தின் 1300 கிலோ மீட்டர் நீளத்தில், ஏறக்குறைய 14 மாவட்டங்களை உள்ளடக்கிய பெரும் கடற்கரை பகுதி. நாம் இப்போது கச்சத்தீவு அருகே மீன்பிடிக்க முடியவில்லை, கச்சத்தீவை மீட்கவேண்டும் என்கிறோம். சாகர்மால திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால் கடற்கரை மாவட்டங்கள் அனைத்தும் மத்திய அரசின் நேரடி கட்டுப்பாட்டிற்குள் போகும்.



சாகர்மாலா திட்டத்தின் நோக்கம் என்பது மாநில சுயாட்சி சிந்தனைகளுக்கு எதிரானது. இந்த திட்டம் வரும் பட்சத்தில் தொழிற்சாலை அமைத்து சுரண்டுவார்கள். துறைமுகங்களுக்கு மக்களிடமிருந்து பாதுகாப்பு கொடுக்க வசதியாக ராணுவ முகாம்கள் ஏற்படுத்தி ராணுவ தளங்களை அமைப்பார்கள். இன்னும் கொஞ்சநாட்களில் இந்திய ஒன்றியத்தின் இராணுவ டாங்கிகள் வர ஆரம்பிக்கும். அதன்பிறகு நாம் ஒன்றும் செய்யமுடியாது. முடிந்த அளவு ஊடகங்களால் மறைக்கப்பட்டு மெல்ல மெல்ல நடந்துவரும் இந்த திட்டம் பற்றி வேறு எந்த இனத்தவருக்கும் போதிய விழிப்புணர்வு இல்லை. என்றும் போல தமிழர்களே வழி காட்டவேண்டியுள்ளது. இதை தடுக்க நாம் தான் களத்தில் இறங்கவேண்டும். எனவே சாகர்மாலாவை இறுதி மூச்சுவரை எதிர்த்திட அணி திரள்வோம்.

இங்கர்சால்